SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 12(196)

14 – 21 MARCA 1950



NOWE ESKADRY SZEŚCIOLATKI

Wezwanie Pierwszej Warszawskiej Eskadry Sześciolatki znalazło szeroki oddźwięk w całym kraju. Poszczególne Aerokluby Ligi Lotniczej przyjmując wezwanie pilotów I-ej Eskadry Sześciolatki, zgłaszają do współzawodnictwa nowe eskadry, które przyjęły konkretne zobowiązania długoterminowe.

Tworzenie się nowych eskadr sześciolatek jest dalszym wyrazem zrozumienia wśród pilotów sportowych nowych zadań Ligi Lotniczej w Planie Sześcioletnim. Długofalowe zobowiązania nowoutworzonych eskadr są dowodem, że lotnicy coraz intensywniej włączają się w rytm pracy polskiej klasy robotniczej, w budowę fundamentów socjalizmu w Polsce.

Poniżej podajemy deklaracje organizacyjne trzech dalszych Eskadr Sześciolatek, które powstały w Śląskim, Warszawskim i Kieleckim ALL.

Życzymy tym nowym eskadrom przekroczenia wykonania ich zobowiązań i równocześnie oczekujemy dalszych zgłoszeń o zawiązaniu następnych Eskadr Sześciolatek.

DRUGA ŚLĄSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

Druga Śląska Eskadra Sześciolatki deklaruje następujące zobowiązania:

Grupa I — Wyszkolenie

1. Uzyskanie przez 3 pilotów srebrnej odznaki szybowcowej;
2. 5 pilotów szybowcowych IV stopnia doszkoli się w pilotażu silnikowym;
3. piloci Eskadry zdobędą kolektywnie 4 warunki do złotego „D";
4. 2 pilotów szybowcowych przejdzie przeszkolenie w ślepym pilotażu;
5. 4 pilotów zaawansowanych IV stopnia zdobędzie uprawnienia instruktorów szybowcowych;
6. 1 pilot silnikowy uzyska licencję pilota turystycznego;
7. wszyscy piloci silnikowi Eskadry posiadający licencje postarają się o prawo holowania szybowców;
8. 4 pilotów szybowcowych III i IV stopnia uzyska uprawnienia ciągowe na wyciągarce;
9. 1 pilot silnikowy odbędzie podstawowy kurs akrobacji.

Grupa II — wyczyny

10. W roku 1950 Eskadra wykona kolektywnie 200 godzin lotów szybowcowych i 150 godzin lotów silnikowych (w tym wliczeni są piloci, którzy ubiegać się będą o doszkolenie silnikowe);
11. piloci szybowcowi Eskadry wykonają kolektywnie w roku 1950 1 500 km przelotów;
12. piloci Eskadry wykonają kolektywnie 20 prób pobicia następujących szybowcowych rekordów krajowych:

a) wysokościowego — na jedno i dwumiejscowym szybowcu;

b) docelowego — na jedno i dwumiejscowym szybowcu;

c) docelowego — powrotnego na jedno i dwumiejscowym szybowcu;

d) szybkość po trójkącie o obwodzie 100 km na szybowcu dwumiejscowym;

e) docelowe szybkościowe na szybowcu jedno i dwumiejscowym.



Członkowie Czwartej Kieleckiej Eskadry Sześciolatki: Stoją od lewej: Szyszko, Marek i Wojtecki. Siedzą od lewej: Cetner, Gorzelak i Winter.

Grupa III — praca społeczno - propagandowa

13. Propagowanie lotnictwa w ramach wykonywania zadań lotu:

a) 10 godzin prelekcji i pogadanek na przelotach szybowcowych;

b) 30 lotów silnikowych w ramach akcji społecznej w czasie 20 godzin;

14. Akcja lotniczej pomocy sanitarnej:

a) 15 lotów kokluszowych;

15. zorganizowanie wzorowego kursu teoretycznego dokształceniowego dla pilotów Śląskiego ALL;
16. przeprowadzenie w ramach treningu 80 godzin pogadanek teoretycznych i polityczno-wychowawczych;
17. Nawiązać ścisłą współpracę z prasą sportową:

a) 5 artykułów popularyzacyjnych do „Przeglądu Sportowego" względnie „Sportu i Wczasów";

b) każdorazowo notatki informacyjne do wyżej wymienionych czasopism w wypadku uzyskania jakiegoś rekordu czy też lepszego wyczynu;

18. opiekę nad sprzętem spadochronowym (przewinięcie 6-ciu spadochronów miesięcznie).

Za warunki oceny Eskadra przyjęła indywidualną, kontrolowaną przez wszystkich członków ewidencję poszczególnych osiągnięć, która będzie podstawą do miesięcznego sprawozdania z wyników całej Eskadry.

(—) Figwer Józef, (—) Kopernok Rudolf, (—) Makula Edward, (—) Molówka Stanisław, (—) Rybak Mieczysław, (—) Skrzydlewski Stanisław, (—) Wiliński Edmund, (—) Zając Zygmunt.

TRZECIA WARSZAWSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

Podejmujemy wezwanie „I-ej Eskadry Sześciolatki" do współzawodnictwa i postaramy się nie ustępować w lataniu „Eskadrze Asów", a wykorzystując ich cenne wskazówki dawane nam w koleżeńskich „naradach produkcyjnych" postaramy się doścignąć „mistrzów", w jak najkrótszym czasie.

Zobowiązujemy się do dnia 1-go maja br.:

1. Wylatać godziny potrzebne do uzyskania licencji pilota turystycznego.
2. Zdać egzaminy potrzebne do uzyskania licencji.
3. Wykonać ćwiczenia przewidziane do 1-go maja przez szefa wyszkolenia AW.
4. Organizować prasówki na starcie w dniach, w których lata nasza eskadra.
5. Zredagować następne 2 numery Klubowej Gazetki ściennej (2 pierwsze redaguje I-sza eskadra, kolejność wydań do omówienia).
6. Zorganizować i obsadzić wykłady kursu ogólnolotniczego Ligi Lotniczej, dla jednej ze szkół warszawskich wskazanych przez Dyr. Okr. LL.
7. Dopomóc do zdania przez naszych młodszych kolegów (conajmniej trzech) egzaminu na licencję pilota turystycznego.

Od chwili uzyskania licencji pilota turystycznego „II-ga Eskadra sześciolatki" deklaruje na stałe:

a) gotowość wykonywania lotów zleconych w rodzaju: lotów sanitarnych, transportu samolotów, wykrywania zatorów lodowych itp.

b) gotowość prowadzenia lotów pokazowych z przodownikami nauki (typowanymi przez Dziekanat Wydziału Lotniczego Szk. Inż. w porozumieniu z Kołem Lotniczym) i przodownikami pracy typowanymi przez Zarząd AWLL

c) dążenie do wzięcia udziału w imprezach i zawodach podanych w kalendarzyku ARP i LL.

Ponadto zobowiązujemy się wzorowo przestrzegać dyscyplinę lotniczą, koleżeństwo i zarządzenia klubowe.

(—) 1. Gudel Romuald,
(—) 2. Malinowski Tadeusz,
(—) 3. Markowski Wacław,
(—) 4. Pawłowski Janusz,
(—) 5. Romanowski Józef,
(—) 6. Sygitowicz Jan.

Warszawa, dnia 28.II. 1950 r.

CZWARTA KIELECKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

My niżej podpisani członkowie Kieleckiego ALL, organizujemy się w Czwartą Kielecką Eskadrę Sześciolatki. Równocześnie przyjmujemy cele i zadania „I-ej Eskadry Sześciolatki".

W związku z tym zobowiązujemy się do dnia 30 czerwca br.:

1. wylatać roczny kontyngent godzin dla pilotów szybowcowych III stopnia;
2. uzyskać dwie srebrne odznaki szybowcowe;
3. uzyskać trzy warunki „D," (czas);
4. uzyskać dwa uprawnienia do zabierania pasażerów na szybowce dwumiejscowe;
5. uzyskać dwie licencje pilota turystycznego;
6. uzyskać jedno uprawnienie do holowania szybowców za samolotami;
7. uzyskać jedno uprawnienie do wykonywania lądowań w przygodnych terenach;
8. uzyskać trzy uprawnienia do lotów ciągnionych za samolotem;
9. wykonać sześć lotów propagandowych na wieś połączonych z prelekcjami i zakładaniem Kół Ligi Lotniczej;
10. wygłosić 20 prelekcji w ramach zapotrzebowań Ligi Lotniczej.

Poza tym zespół Eskadry deklaruje: nieść stałą pomoc mniej zaawansowanym kolegom, pomagać kierownictwu aeroklubu w organizowaniu treningów, dążyć do wystawienia dwóch załóg na Regionalne Zawody Szybowcowe, Krajowe Zawody Szybowcowe i XI KZL, brać udział w całokształcie pracy społecznej aeroklubu i intensywnie pogłębiać swoje wiadomości fachowe.

Jednocześnie wzywamy kolegów z Radomskiego i Częstochowskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej do zawiązywania eskadr sześciolatki i do powzięcia długofalowych zobowiązań.

(—) Cetner Sławomir, (—) Gorzelak Marian, (—) Marek Sławomir, (—) Szyszka Stanisław, (—) Winter Adam, (—) Wojtecki Włodzimierz.

Kielce, dnia 26 lutego 1950 roku.

x

Mamy więc już cztery Eskadry Sześciolatki. Czekamy na piątą... szóstą... i dalsze. Które kluby następne?

LOTNICY PODEJMUJĄ ZOBOWIĄZANIA

W poprzednim numerze S.M-u zamieściliśmy migawki z wielkiej odprawy pracowników Ligi Lotniczej, jaka odbyła się w Warszawie, w dniach od 20 do 22 lutego br. Migawki te, to tylko błyskawiczny skrót odprawy, a przecież — obrady trwały niemal bez przerwy trzy pełne dni, od rana do samego wieczora i dały w efekcie jasny obraz drogi, jaką kroczyć będzie Liga Lotnicza w bieżącym roku, pierwszym roku lotniczej Sześciolatki.

Na odprawie padło cały szereg konkretnych zobowiązań na odcinku szkolenia lotniczego i akcji popularyzacyjnej lotnictwa.

Zobowiązania te, podjęte przez poszczególne szkoły lotnicze i Okręgi LL w ramach wielkiego ogólnopolskiego współzawodnictwa, jakie zrodziło się w szeregach Ligi Lotniczej, były hasłem do podjęcia zobowiązań przez następne ośrodki Ligi Lotniczej. Z zobowiązań tych utworzył się jeden długi, ciągły łańcuch.

Zaczynamy! Głos ma **Centrum Wyszkolenia Lotniczego Ligi Lotniczej:**

„Przystępując do współzawodnictwa na odcinku wyszkolenia lotniczego, CWL LL zobowiązuje się wyszkolić w roku 1905 50% uczniów - pilotów na ocenę bardzo dobrą, 35% — na ocenę dobrą i 15% na ocenę dostateczną.

Zobowiązujemy się jednocześnie do całkowitego wyeliminowania ocen dostatecznych z zagadnień polityczno - wychowawczych.

Do wzięcia udziału we współzawodnictwie—wzywamy Centralną Szkołę Instruktorów Szybowcowych".

W CSISz-owskich szeregach zawrzało. Krótka decyzja i... do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej wpływa następujący meldunek **Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych:**

„Centralna Szkoła Instruktorów Szybowcowych przystępuje do współzawodnictwa z Centrum Wyszkolenia Lotniczego LL i zobowiązuje się osiągnąć przy końcu roku szkolnego następujące efekty: 50% ocen bardzo dobrych, 35% — dobrych, 15% dostatecznych. Oceny z wyszkolenia politycznego — nie mniej jak — dobrze.

„CSISz zobowiązuje się jednocześnie wyszkolić: 100% uczniów na instruktorów, 100% uczniów do III stopnia wyszkolenia szybowcowego oraz 30% —do IV stopnia wyszkolenia.

W indywidualnym zobowiązaniu — instr. A-damski podejmuje się wyszkolić na instruktorów przygotowanych do szkolenia na szybowcach z dolnym zaczepem — pełny stan osobowy Szkoły".

A więc, zaczęło się! Ruszyły do współzawodnictwa dwa centralne ośrodki szkolenia lotniczego w Polsce. Za nimi — pójdą inne szkoły Ligi Lotniczej. Szlachetna walka — rozgorzała w całej pełni.

Rozpoczęły również start Okręgi Wojewódzkie LL. Start do współzawodnictwa na odcinku pracy masowej, w celu pełnego i przedterminowego wykonania planu rocznej pracy, w celu jak najszerszego upowszechnienia lotnictwa w całym kraju.

Warszawa:

— Zobowiązujemy się wykonać nasz plan roczny do 1 listopada bieżącego roku. Do współzawodnictwa z nami wzywamy Śląski Okręg Ligi Lotniczej!

— Okręg Śląski LL przyjmuje wezwanie Warszawy i zobowiązuje się do dnia 1 listopada br. powiększyć liczbę członków Ligi na swym terenie do 50 000!

Wzywamy do współzawodnictwa w ustalaniu nowych rekordów modelarskich Poznański Okręg Ligi Lotniczej!

d. c. na str. 132



POD OPIEKĄ PAŃSTWA

Kto z Was uczył się w szkole historii, ten wie, że w dawnych, dawnych czasach władzę sprawowali nie tylko książęta i królowie, ale także panowie feudalni. Taki pan posiadał kilka lub kilkanaście majątków ziemskich, w których pracowali jego poddani, to znaczy chłopi pozbawieni wolności, żyjący w niesłychanej nędzy i ciemnocie, wyzyskiwani i zmuszani do nadludzkiej pracy. Ani się ktoś zatroszczył, czy ten chłop miał co jeść, czy miał w co się odziać. Żądano od niego tylko największego wysiłku, nie dając mu w zamian nic.

Oczywiście z biegiem czasu warunki życia chłopa zmieniały się. Jego walka z pańskim uciskiem sprawiła, że obdarzono go zrazu wolnością, później skrawkiem ziemi. Niewielka liczba chłopów potrafiła poprawić swój byt, wzbogacić się, ale ciężka dola ogromnej rzeszy chłopów małorolnych nie uległa poprawie, nadal byli zależni od pana, żyli w nędzy i głodowali. Prawdziwą wolność przyniosła chłopu dopiero władza ludowa. Nie tylko wyzwoliła go raz na zawsze spod władzy panów i obszarników, ale uczyniła go współgospodarzem ludowego państwa, dała pełne prawa i swobody obywatelskie.

Niestety, nie wszędzie jeszcze chłop mógł korzystać w całej pełni z tych wspaniałych dobrodziejstw. Przeprowadzona w naszym kraju reforma rolna, to znaczy podział obszarniczej ziemi pomiędzy chłopów biednych i robotników rolnych, nie obejmowała majątków, które były własnością biskupów, klasztorów i dostojników kościelnych. A warunki w jakich żyli robotnicy rolni, pracujący w tych majątkach, niewiele różniły się od feudalnego ucisku. Brudne, rozsypujące się czworaki, ciężka praca i groszowe wynagrodzenie — to było ich codzienne życie. Nic też dziwnego, że wybuchały często strajki, bo robotnicy nie chcieli pogodzić się z bezlitosnymi rządami biskupów, przeorów i różnych zarządców, którzy mieszkając we wspaniałych dworach i pałacach, wyzyskiwali ich nieludzko, nie szczędząc przy tym pięknych i wzniosłych słów o miłości bliźniego.

Nasz ludowy Rząd i Sejm, w trosce o dobro wszystkich ludzi pracy w Polsce, postanowił przekazać zarządzanie majątkami kościelnymi w ręce ludzi, którzy na pewno nie dopuszczą do tego, aby nadal miał miejsce wyzysk robotników. Nasz Rząd nie walczył i nie walczy z Kościołem i religią, ale jasnym jest, że nie może pozwolić, aby komukolwiek w kraju działa się niezasłużona krzywda. I dlatego postanowienie Rządu jest jeszcze jednym dowodem, że w naszym ludowym Państwie nie może być nigdy wyzysku i niesprawiedliwości. Oczywiście, Kościół będzie nadal otrzymywał należne mu dochody z tzw. „Funduszu Kościelnego", których dowolnie używać może na potrzeby kościelne i pomoc najuboższym, ale nie dopuszczalnym będzie trwonienie tych pieniędzy na jakiekolwiek cele, wrogie naszemu Państwu i władzy ludowej, jak miało to często miejsce dotychczas. Ponadto niewielkie gospodarstwa proboszczów, ogrody klasztorne pozostają ich własnością.

To, co postanowił Rząd i Sejm, spotkało się z gorącym przyjęciem ze strony kapłanów i wszystkich katolików w naszym kraju. Pod opieką Państwa, majątki kościelne szybko staną się kwitnącymi ośrodkami rolnymi, wyjdzie to na korzyść i społeczeństwu i Kościołowi. A to, że wielcy dostojnicy kościelni nie są zadowoleni z takiego obrotu sprawy, jest zupełnie zrozumiałe. Ich interesy zawsze stały w sprzeczności z naszymi. Ale w Polsce Ludowej mamy tylko jeden cel: dobro ludzi pracy i do tego celu dążymy.

(wig)

LOTNICY PODEJMUJĄ ZOBOWIĄZANIA

(dokończenie ze str. 131)

A oto odpowiedź Poznania:

„Okręg Poznański LL zobowiązuje się w maksymalnym zakresie rozszerzyć działalność Ligi Lotniczej na terenie wiejskim i w tym celu postanawia: założyć na wsi 15 modelarni lotniczych; w 100% objąć swą działalnością majątki Państwowych Gospodarstw Rolnych i spółdzielnie produkcyjne; zorganizować loty dla przodowników pracy w PGR; przeszkolić 2 000 dzieci na kursach ogólnolotniczych.

Ponadto Okręg Poznański LL zobowiązuje się założyć w terminie do 1 maja br. nowy ośrodek modelarski na terenie województwa i zaatakować 4 rekordy modelarskie".

Wytyczne pracy Ligi Lotniczej, o których pisaliśmy już w SiM-ie i „Skrzydlatej" — znajdują swą realizację. Poznań ruszył na podbój wsi, na szybkie „ulotnicznienie" tego zaniedbanego dotychczas odcinka pracy LL. Wierzymy, że dokona wiele.

Nie pozostały w tyle Kielce. Biorąc pod uwagę zagadnienie szkolenia lotniczego, Okręg Kielecki LL nie zapomniał o tak ważnej sprawie, jak troska o poziom uświadomienia politycznego swych członków.

Okręg Kielecki LL zobowiązał się:

do dnia 22 lipca br. przeszkolić 3 000 osób na kursach ogólnolotniczych; podnieść poziom uświadomienia politycznego przez zorganizowanie kursu marksistowskiego dla pracowników Okręgu LL; przesyłać 50 korespondencji miesięcznie do prasy lotniczej; podnieść ilość prenumeratorów prasy lotniczej o 1 500 członków LL; założyć na terenie Okręgu 20 nowych modelarni.

I wreszcie — Bydgoszcz. Meldunek krótki, ale wymowny:

Pomorski Okręg LL zobowiązał się do osiągnięcia 120% płatności składek wśród członków LL na swym terenie oraz zaopatrzyć w 2 000 egzemplarzy SiM-u wszystkie świetlice młodzieżowe!

Zobowiązania te, to wyraz nowego, socjalistycznego stosunku do pracy. Są one jednocześnie lotniczym odbiciem wielkich, rewolucyjnych przemian jakie zaszły w naszym kraju.

W walce o utrzymanie pokoju, jaka toczy się dziś pod przewodnictwem Związku Radzieckiego nie zabrakło ludzi naszego lotnictwa. Lotnicy nasi wzorem swych radzieckich kolegów — twardo bronią tego pokoju, jednocząc swe codzienne wysiłki z potężnym rytmem pracy polskiej klasy robotniczej.

J. Z.

ZSRR

SERGIUSZ ILIUSZYN, światowej sławy radziecki konstruktor lotniczy nagrodzony został ostatnio nagrodą stalinowską I stopnia za nowe wybitne konstrukcje.

BIERIAKOW I KARAUZOW dwaj tokarze pracujący w jednej z radzieckich fabryk lotniczych, opracowali nową metodę szybkościowego skrawania stali wysokogatunkowych, stosowanych w lotnictwie. Metoda ta polega na zastosowaniu specjalnego chłodziwa, którego skład został ustalony przez wynalazców. Pozwala to na blisko trzykrotne zwiększenie szybkości skrawania, przewyższa przy tym metody dotychczas stosowane i zapewnia wysoką dokładność obróbki. Bieriakow i Karauzow zostali odznaczeni premiami i listami pochwalnymi.

DO RADY NAJWYŻSZEJ ZSRR wysunięto ostatnio kandydaturę słynnego lotnika radzieckiego, trzykrotnego Bohatera Związku Radzieckiego, podpułkownika gwardii Iwana Kożeduba. W związku z tym dziennik „Staliński Sokół" zamieścił obszerny życiorys Kożeduba i zarys jego działalności politycznej.

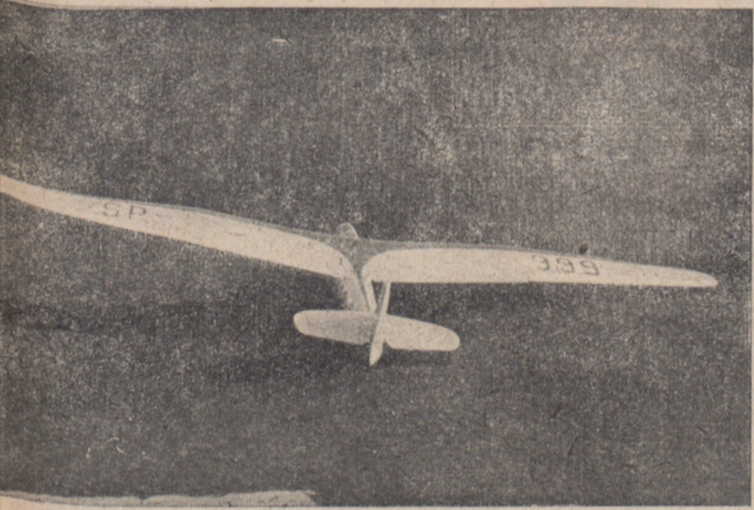
NA ZAWODACH STRZELECKICH w Moskwie pierwsze miejsce zajął lotnik Sierow uzyskując 90 trafień na 100 możliwych. Również i szereg dalszych miejsc zdobyli lotnicy wykazując doskonałe opanowanie broni.

W MISTRZOSTWACH HOKEJOWYCH Nadbałtyckiego Okręgu Wojskowego odnieśli zwycięstwo lotnicy, wygrywając z artylerzystami 4 : 2 i z piechotą 6 : 3.

Z OKAZJI 32 ROCZNICY powstania Armii Czerwonej, w Leningradzie odbyła się uroczysta akademia, na której wystąpił reprezentacyjny zespół artystyczny Wojsk Lotniczych.

W JEDNYM Z GARNIZONÓW lotniczych odbyło się spotkanie marynarzy z okrętu „Kreml" z lotnikami. Marynarze opowiedzieli swoim kolegom o wrażeniach z podróży do Stanów Zjednoczonych, warunkach pracy amerykańskich robotników portowych i marynarzy.

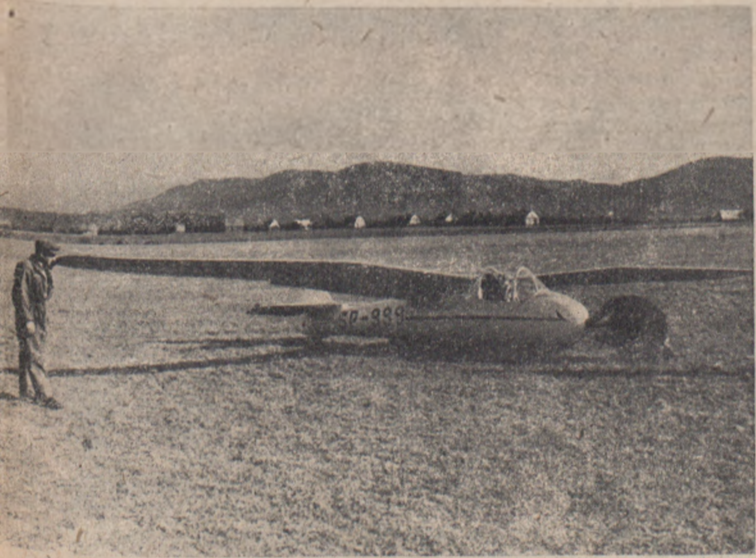
Z WIZYTĄ U „JASTRZĘBIA"





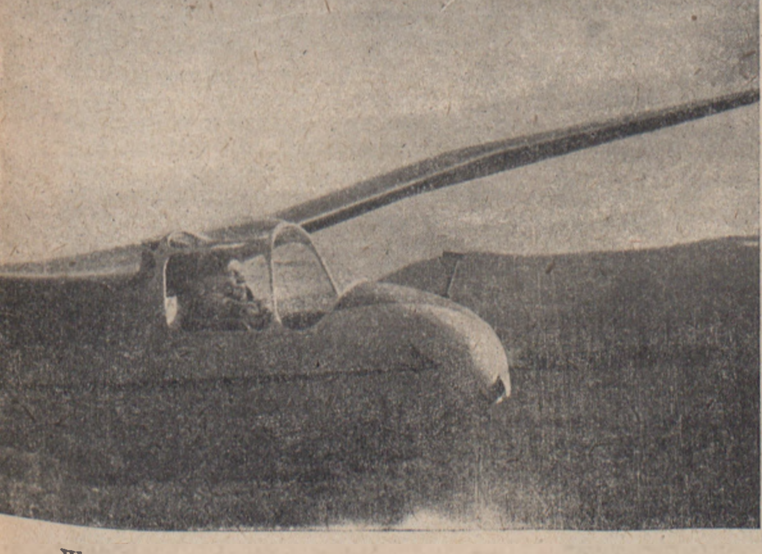
Ostatnią konstrukcją Instytutu Szybownictwa — najmłodszym jego dzieckiem jest IS-5 „Jastrząb" skonstruowany w końcu ubiegłego roku. O pierwszym locie już pisaliśmy, a obecnie zamieszczamy fotoreportaż z jednego z lotów sprawdzających.

„Jastrząb" jest bardzo dumny i nie pozwolił z początku za bardzo się zbliżać do siebie, dlatego na pierwszym zdjęciu wykonaliśmy zdjęcie z góry. Dopiero po zawarciu bliższej znajomości zrobiono zdjęcie następne — z boku. W międzyczasie przyszedł pilot doświadczalny, no i przy-





gotowano maszynę do startu. „Jastrząb" jest teraz zadowolony, bo wie, że pod opieką swojego konstruktora i pilota może śmiało lecieć. Lot wypadł zadawalająco, co można poznać po wesołym uśmiechu pilota, no i w końcu po gratulacjach za wspaniałą akrobację, które otrzymuje pilot od konstruktora.





Wszystkie zdjęcia Seko-WAF

LOT DO KRAJU

JERZY KONIECZNY, ppor.

Dalszy ciąg wspomnień ppłk pil. Michała Jakubika o 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”.

Była piękna wiosna 1944 roku. Równocześnie z naszą intensywną pracą szkoleniową odbywało się w Grigoriewskoje szkolenie polskich pilotów w ramach nowej polskiej jednostki lotniczej — II Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”.

Formowanie tego drugiego pułku rozpoczęło się 1 kwietnia 1944 r. Po stosunkowo krótkim okresie wstępnego wyszkolenia już 20 maja tegoż roku „Kraków” przebazował na lotnisko Gostomel pod Kijowem, gdzie rozpoczął wyszkolenie bojowe.

W te kwietniowe i majowe dni 44 roku kiedy czuliśmy, że nasza „polska rodzina lotnicza” coraz bardziej powiększa się, serca nasze biły radosnym, przyśpieszonym tętnem. Świadomość tego, że obok naszej istnieje już druga polska jednostka lotnicza, ze wolność do kraju zaniesiemy właśnie na skrzydłach „Warszawy” i „Krakowa”, kazała nam jeszcze bardziej zwiększyć wysiłki w wyszkoleniu.

Zdawaliśmy sobie sprawę, że start do lotu, którego celem była — Polska — nastąpi lada moment.

Z pilotami Pułku „Kraków” rozstaliśmy się w czasie przygotowań do egzaminów przed pierwszą promocją. Zresztą tylko na krótki okres.

W pięć dni po promocji w dniu 3 czerwca 1944 roku Dowódca „Warszawy” ppłk. Jan Tałdykin dał rozkaz do startu — kurs Gostomel.

Rozpoczęliśmy Wielki Lot.

Z uczuciem niewypowiedzianej radości startowaliśmy z lotniska Grigoriewskoje — jedna para za drugą, by spotkać się w powietrzu i tak jak na ćwiczeniach ósemkami przebazować na nowe lotnisko pod Kijowem.

Z kabin Jaków żegnaliśmy Grigoriewskoje — znany już z tylu lotów krajobraz pól i brzozowy lasek, który otaczał lotnisko. Jeszcze z powietrza staraliśmy się odnaleźć popularną „ziemlankę”, gdzie w niezliczonych rozmowach mówiło się o Ojczyźnie — o nowej Polsce, do której rozpoczęliśmy lot.

Siedząc za sterem myśliwca, którego skrzydła zdobiła biało-czerwona szachownica, myślałem cały czas, podobnie jak i wszyscy „Warszawiacy” o tym małym miasteczku odległym o 150 km od Moskwy — o Grigoriewskoje.

Po raz drugi odczułem, jak drogą jest mi ta ziemia radziecka, która mnie wychowała. Tam stałem się nowym człowiekiem, tym któremu skrzydła radzieckie dały możność walki z hitleryzmem o wolność własnej Ojczyzny i wszystkich krajów uciskanych przez faszyzm.

W czasie tego pierwszego lotu z Grigoriewskoje do Gostomla zrozumiałem, że każdy metr zbliża mnie coraz bardziej do walki — do walki o wyzwolenie narodowe i społeczne.

Leciałem razem w parze z lejtnantem Gaszynem, który od czasu do czasu kiwał przyjaźnie skrzydłami swego Jaka, jakby mówił:

— No widzisz, do Polski coraz bliżej!

* * *

W Gostomlu spotkaliśmy się znowu z pilotami „Krakowa”. Zaraz też pierwszego dnia po przybyciu zaczęło się dalsze szkolenie — to już jednak nie praca z okresu Grigoriewskoje. Przeszliśmy na wyższy pilotaż. Przez dwa i pół miesiąca od rana do wieczora wyły silniki Jaków nad Gostomlem. Przechodziliśmy dobrą zaprawę bojową.

Roiło się niebo nad ziemią kijowską, przecinane raz po raz maszynami myśliwskimi z biało-czerwonymi szachownicami.

Czerwiec i lipiec minął szybciej niż mogliśmy się spodziewać — nadszedł sierpień.

Na lotnisku w Grigoriewskoje — przed lotami: Pierwszy od prawej; lejtnant Kucenko, drugi lejtnant Bondar, trzeci lejtnant Anikin.

Zdjęcie archiwalne.





Dowódca „Warszawy” ppłk pil. Jan Tałdykin.

Zdjęcie archiwalne.

Tymczasem wypadki na froncie potoczyły się niezwykle szybko. Nasi koledzy z Dywizji Kościuszkowskiej wkroczyli u boku Armii Radzieckiej na ziemie polskie. Lublin, Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego — wszystko to oszołomiło nas swym tempem i rozmachem.

Tam na wyzwolonym skrawku ziemi polskiej nie mogło zabraknąć nas — polskich lotników.

Zgodnie z planem 1 sierpnia skończyliśmy całkowicie program wyszkolenia i szkołę walki powietrznej. Egzaminy końcowe wykazały, że pułk nasz był gotów do walki.

Toteż 10 sierpnia 44 roku razem z Pułkiem „Kraków” opuszczaliśmy Gostomel by odlecieć na miejsce koncentracji — lotnisko Dys koło Lublina.

Trudno dziś mówić o tym, co czuliśmy wówczas w sercach, kiedy padł rozkaz bezpośredniego lotu do Polski.

Już jako dobrze wyszkolony pułk bojowy lecieliśmy przez Orzeł — Sarny na lotnisko Dys. Patrząc z góry na popalone wsie i miasteczka radzieckie — na wijące się pod nami kolumny transportów, ruchy wojsk — czuliśmy w powietrzu posmak zbliżającej się walki. Zrozumieliśmy, że to już nie nauka, ale front — front największej w dziejach wojny narodowo-wyzwoleńczej.

Nad Bugiem żegnaliśmy gościnną ziemię radziecką i witaliśmy ziemię ojczystą — witaliśmy Polskę.

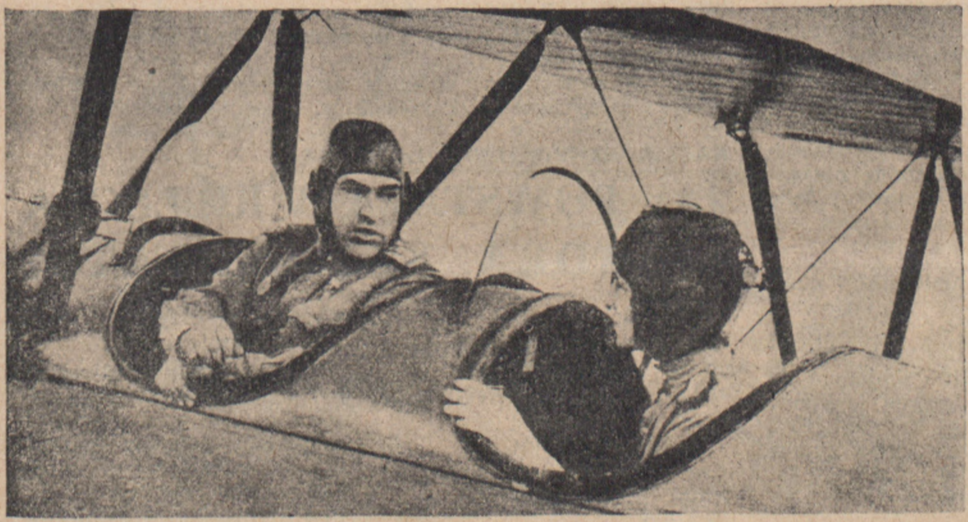
Radośnie lądowały nasze Jaki na lotnisku pod Lublinem, by za parę dni wystartować znowu i odlecieć na lotnisko przyfrontowe — Zadybie Stare.

Byliśmy w Polsce — ale walka się dopiero zaczynała.

(cdn.)

MARESJEW WŚRÓD PILOTÓW









Bohater Związku Radzieckiego Aleksy Maresjew jest bardzo popularny wśród radzieckich lotników. Przyjazdy jego do garnizonów i szkół lotniczych witane są z radością przez żołnierzy. Na zdjęciu u góry: Maresjew objaśnia działanie silnika M-11 przy samolocie Po-2. Jak widać z min słuchaczy, Marasjew jest dobrym wykładowcą.

Zdjęcie środkowe lewe: młodzi piloci słuchają wskazówek swego starszego kolegi. Przydadzą się na pewno w powietrzu. Zdjęcie dolne: Maresjew objaśnia żołnierzom zasady przewrotu bojowego. Zdjęcie środkowe prawe: Po pracy — rozrywka. Maresjew umie nie tylko dobrze latać, ale i dobrze śpiewać, a nawet grać. Nic dziwnego, że żołnierze otaczają go taką sympatią i podziwem.

AEROKLUBY LL

11) (kon)

Po lutowej odprawie zrobił się ruch w terenie. W aeroklubach LL odbyły się walne zebrania, na których szczegółowo przedyskutowano plan pracy klubowej na rok bieżący. Zebrania odbyły się w nastroju pełnego zrozumienia zadań, jakie czekają nasze lotnictwo sportowe w roku bieżącym — pierwszym roku lotniczej sześciolatki. Wytyczne lutowej, roboczej narady — szybko przeniesione zostały na teren całego kraju i znajdują oddźwięk w postaci dalszych zobowiązań długofalowych tak indywidualnych jak i zespołowych. Niektóre jednak zobowiązania podjęte zbyt szybko nie są dostatecznie przemyślane i co za tym idzie niekonkretne.

Tak na przykład pewien ALL nadesłał do Dyrekcji Naczelnej LL deklaracje organizacyjne aż trzech nowoutworzonych „Eskadr Sześciolatki“ w klubie. Zobowiązania jednak każdej z eskadr są niekonkretne i... eskadry nie mogą być zarejestrowane. Zobowiązania długofalowe mogą być i winny być udziałem nie tylko pilotów najbardziej zaawansowanych, ale również początkujących i średnio zaawansowanych pod względem pilotażowym. Tak też uczynili piloci owego ALL, ale ich zobowiązania są, jak to już było poprzednio powiedziane niekonkretne — nie podają bowiem ani ilości zobowiązań, ani terminów ich wykonania. Dlatego też piloci sportowi zanim powezmą decyzję utworzenia Eskadry Sześciolatki na terenie swego klubu muszą starannie przemyśleć i przedyskutować deklarację organizacyjną.

Na innym miejscu w tym numerze podajemy wiadomość o utworzeniu się dalszych trzech Eskadr Sześciolatki.

Jak widać wezwanie I-ej Warszawskiej Eskadry Sześciolatki znajduje oddźwięk w terenie. Ambicją każdego Aeroklubu Ligi Lotniczej powinno być posiadanie na swoim terenie takich eskadr. Warszawski ALL posiada już dwie eskadry. Przypuszczamy, że i inne aerokluby regionalne nie pozostaną w tyle i do Dyrekcji Naczelnej Ligi Lotniczej będą napływać coraz to nowe zgłoszenia.

×

Mamy już połowę marca. Wnioskując z meldunków z okręgów, dotychczas zaledwie cztery aerokluby wystartowały do lotu w Plan Sześcioletni. Są to: Poznański, Warszawski, Bielsko-Bialski i Białostocki. Czekamy na następne starty... Warto przy tej okazji nadmienić, że zgodnie z planem na rok bieżący każdy z klubów powinien w marcu wykonać 3% rocznego planu godzin lotów, a w marcu i kwietniu 10% rocznego planu przelotów. Ciekawi jesteśmy kiedy pewne kluby myślą wykonać marcowy plan? Czyżby pokutował jeszcze w klubach niesławnej pamięci „sen zimowy“?

×

Do Dyrekcji Naczelnej LL napływają w dalszym ciągu indywidualne zobowiązania długofalowe. Z terenu aeroklubów rejestrujemy dziś następne z kolei zobowiązania. Podajemy je w dosłownym brzmieniu:

„W porozumieniu z instruktorami Wrocławskiego ALL zawiadamiam, co następuje:

Zobowiązuję się jako kierownik Wrocławskiego ALL podnieść wśród pilotów klubowych poziom wyszkolenia ideologicznego, teoretycznego i praktycznego. W związku z tym zobowiązuję się przeprowadzić w obecnym sezonie 150 godzin wykładów. Zobowiązuję się również do zorganizowania pracy w klubie tak, by roczny plan Wrocławskiego ALL został wykonany do dnia 1 września 1950 roku.

Kierownik Wrocławskiego ALL
(—) J. Baczyński

Wrocław, dnia 23 lutego 1950 r.“

×

Gdański Aeroklub Ligi Lotniczej otrzymał ostatnio od Dyrekcji Naczelnej LL pismem z dnia 27.II. 50 r. pochwałę, której treść podajemy poniżej:

„Biorąc pod uwagę stopień wyrobienia społecznego pilotów Gdańskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej oraz poziom ich wyszkolenia teoretycznego stwierdzony podczas inspekcji w dniach 30.I. — 2.II. br. Dyrekcja Naczelna Ligi Lotniczej udziela Gdańskiemu ALL pochwały i wyraża nadzieję, że w dalszym ciągu rozwijać będziecie dotychczasowe osiągnięcia i zajmiecie jedno z czołowych miejsc we współzawodnictwie międzyklubowym“.

Pochwała udzielona Gdańskiemu ALL jest tym cenniejsza, że inspekcje przeprowadzone na terenie naszych aeroklubów nie dały dotychczas podobnej oceny żadnemu klubowi. Sądzimy, że pochwała ta stanie się dla Gdańskiego ALL bodźcem do jeszcze lepszej i wydajniejszej pracy, że w pierwszym roku lotniczej sześciolatki klub ten wykona swój plan nie tylko w 100%, ale przed terminem i z nadwyżką.

×

Marzec obfituje w wyjątkową ilość kursów doskonalących. I tak: 26 lutego br. rozpoczął się kurs dla instruktorów szybowcowych Szkół Ligi Lotniczej. Potrwa on cały miesiąc tj. zakończy się 26 marca br. 10 marca rozpoczął się kurs dla mechaników wyciągarkowych, a 10 marca br. otwarto w Miłośnie dwutygodniowy kurs składaczy spadochronów. 6 marca w Zakopanem rozpoczął się również kurs kondycyjny dla szybowcowej kadry reprezentacyjnej, który przekształci się później w kurs szkoleniowy i treningowo-eliminacyjny. Kursy te trwać będą około dwóch miesięcy.

×

Chochlik drukarski sprawił nam w ostatnim czasie w naszym dziale „Aerokluby LL“ niemiłą niespodziankę, którą niniejszym prostujemy. I tak:

Dwukrotnie zostało zniekształcone nazwisko członka jednego z aeroklubów — **zamiast Kaliszek i Kliszka w obydwu wypadkach winno być — Kiliszek Romuald.**

2. W numerze 7 (191) str. 77 w wiadomościach bieżących — wiersz 27 od dołu winno być: **którzy posiadają ukończony II lub III st. i nie ukończyli 20-tu lat.**

3. W numerze 9 (193) str. 103 podpis nad wykresem winien brzmieć: **Rozwój polskiego szybownictwa w latach powojennych w porównaniu z poziomem przed 1939 r., a nie przed 1931 rokiem!**

Za błędy wynikłe wskutek przeoczenia korektorskiego przepraszamy naszych Czytelników, obiecując poprawę.

NASI KORESPONDENCI DONOSZĄ:

JAK POWSTAŁA IV KIELECKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

— Cześć.

— Cześć — odpowiedział mi Sławek nr. II (nr I — to ja) i z miejsca zapytał — czytałeś „SiM“?

— Nie —

— To przeczytaj — rozwinął przede mną 7/50 nr. „SiM-u“.

— „I Eskadra Sześciolatki“ — przeczytałem. Przebiegłem wzrokiem ustęp, uważnie przejrzałem deklarację Eskadry i zamyśliłem się przy wezwaniu.

— No i jak? — przerwał mi Sławek nr. II — Co myślisz o tym aby i u nas taką Eskadrę założyć? Dziś, gdy w całym kraju ludzie pracy łączą się w zespoły, by wspólnie wydajniej pracować przy budowie podstaw socjalizmu, my nie możemy pozostać w tyle.

— Dobra myśl. Często myślałem jakby na teren lotnictwa przenieść zobowiązania Markiewki. Teraz już wiem jak to zrobić Kogo chcesz zwerbować?

Przede wszystkim motorowców Mariana i Adama, a potem po III-cim stopniu Włodka, Staśka, ciebie i mnie.

I tak nazajutrz utworzyliśmy Drugą Eskadrę Sześciolatki. Bez przemówień i frazesów. Wszyscy czuliśmy to samo: dać z siebie jak największy wkład w dzieło rozbudowy lotnictwa Polski Ludowej; — Przyczynić się do przedterminowego wykonania Planu Sześcioletniego. W jaki sposób? — Na gorąco, od razu, padały projekty zobowiązań: srebrne odznaki, uprawnienia, loty propagandowe, praca społeczna w Lidze Lotniczej, przedterminowe wylatanie kontyngentu godzin itp.

Wspólne cele połączyły nas od razu więzią koleżeństwa i współpracy. Staliśmy się kolektywem, grupą ludzi, dążących do jasnego, wspólnego celu. Poczuliśmy się silniejsi i odważniej spojrzeliśmy na czekające nas trudy.

Marek Sławomir
Cetner Sławomir

Kielce, dnia 1 marca 1950 r.

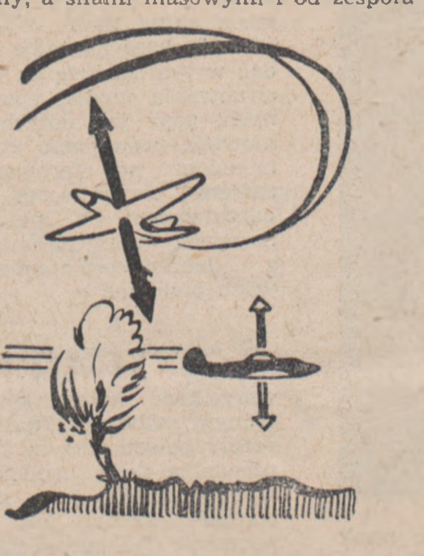
ŁAMIEMY SAMOLOT

Inż. RYSZARD WITKOWSKI

Gdy na błękitnym tle nieba mały zgrabny „Zuch“ czy „Junak“ kreśli figury akrobacji, nie zawsze zdajemy sobie sprawę, działaniu jakich sił poddana jest w owej chwili konstrukcja samolotu. Instynktownie tylko czujemy, że są to siły inne od tych, które działają podczas spokojnego lotu poziomego. Jak jest w rzeczywistości — o tym chcemy dziś pomówić.

Jak wiemy, na samolot (a także szybowiec, śmigłowiec i każdy inny aparat latający) działają podczas lotu siły, które z grubsza podzielić możemy na trzy grupy: Pierwsza z nich zawiera siły masowe, czyli pochodzące od ciężaru załogi, bagażu, paliwa a także i od ciężaru własnego konstrukcji: silnika, skrzydeł, podwozia, usterzenia i wszystkiego co się znajduje na samolocie podczas lotu. Druga grupa obejmuje siły aerodynamiczne, wytworzone przez opływ powietrza wokół bryły samolotu. Będą to: siły nośne skrzydła i usterzeń oraz opory wszystkich elementów. Trzecią, specjalną grupę tworzą siły od pracy zespołu napędowego, czyli w samolocie ciąg śmigła .

W normalnym locie poziomym między siłami aerodynamicznymi z jednej strony, a siłami masowymi i od zespołu



Rys. 1 i 2.

napędowego z drugiej strony, istnieje równowaga. Bardzo często zostaje ona jednak zakłócona. Wynikiem jest lot przyspieszony, w którym siły działające na samolot osiągają niekiedy wartości kilkakrotnie większe od wartości podczas lotu poziomego. Jak to się dzieje?

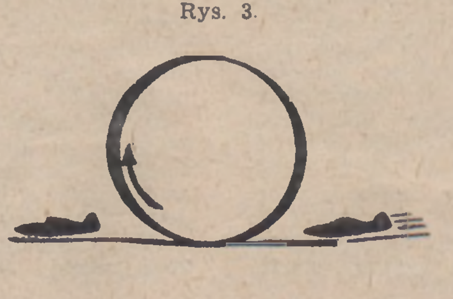
Aerodynamika podaje, że wielkość każdej siły aerodynamicznej działającej na jakieś ciało, zależy od kąta natarcia, pod jakim ustawione jest ono wobec strug powietrza, od jego wymiarów geometrycznych, od ciężaru właściwego powietrza i wreszcie od drugiej potęgi (kwadratu) prędkości. Tak np. siła nośna skrzydła samolotu wyrazi się:

$$P_z = C_z \cdot \frac{\gamma}{2g} \cdot S \cdot v^2$$

gdzie: Cz — współczynnik siły nośnej zależny od kąta natarcia skrzydła; γ — ciężar właściwy powietrza; g — przyspieszenie ziemskie; S — powierzchnia skrzydła; v — prędkość lotu. Siła Pz równa będzie oczywiście w locie prostym ciężarowi samolotu, jeżeli pominiemy siłę na usterzeniu głębokości.

Wyobraźmy sobie, że samolot lecący z prędkością v zmieniać będzie kąt natarcia lotu w sposób łagodny i powolny. Nastąpi wtedy zjawisko takie, że każdej zmianie kąta natarcia towarzyszyć będzie zmiana prędkości i w efekcie siła nośna Pz w dalszym ciągu równa będzie ciężarowi, a samolot dalej wykonywać będzie lot poziomy. Inaczej będzie jednak, gdy tę zmianę kąta natarcia dokona się gwałtownie np. przez brutalne ściągnięcie drążka. Kąt natarcia zmieni się, ale prędkość pozostanie stała, gdyż nie będzie czasu na jej wyhamowanie. Przypuśćmy, że zmiana kąta natarcia jest taka, że współczynnik Cz wzrasta. Wobec stałej prędkości wzrasta także siła Pz działająca na skrzydła. Zakłócenie stanu równowagi (w górę działać będzie siła większa niż w dół) wywoła przyspieszenie w kierunku do góry. W tym samym momencie zjawią się t. zw. siły bezwładności, skierowane przeciwnie i sprawiające wrażenie, że wszystkie masy samolotu (silnik, pilot itd.) są cięższe niż normalnie. Konstrukcja poddana będzie działaniu większego układu sił niż w locie normalnym.

Poruszyliśmy wyżej wypadek, który w normalnym słownictwie technicznym nazywamy „wyrwaniem“. Wielokrotność obciążenia (oznaczamy ją przez „m“) jaką uzyskać można przy wyrwaniu, jest zależna od sposobu jego wykonania. Tak np. nurkując na dużej szybkości i gwałtownie wyrywając, można osiągnąć nawet m = 10. Jak już powiedzieliśmy, elementy samolotu poddane będą wtedy działaniu sił m razy większych niż w czasie lotu poziomego, co wymaga większej wytrzymałości tych elementów. Równolegle ze zwiększoną wytrzymałością idzie jednak większy ciężar. Gdyby więc dać pilotom wszystkich typów maszyn — „wolną rękę“ w nurkowaniu i wyrywaniu, trzebaby te wszystkie samoloty konstruować bardzo silnie i ciężko. To z kolei powodowałoby ich niskie wyczyny. Tej „wolnej ręki“ zatem się nie daje, ograniczając z jednej strony dozwoloną prędkość lotu nurkowego samolotu, a z drugiej strony podając do jakiej wartości m można prowadzić wyrwanie. Ograniczenia te są inne dla każdej klasy samolotu. Tak więc samoloty akrobacyjne mogą nurkować do bardzo wielkich prędkości i wyrwania do m = 8,5 (co jest najwyższą wielokrotnością obciążenia, jaką człowiek może znieść bez szkody dla zdrowia) . Dla samolotów pasażerskich lub sanitarnych nurkowanie jest zakazane.

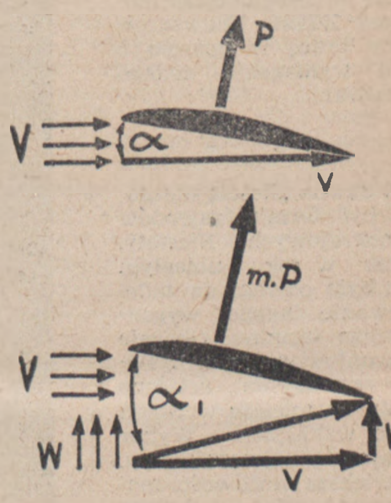


Rys. 3.

Specjalne przepisy, istniejące w każdym kraju, jak i ogólne międzynarodowe, wspólne dla całego świata, podają wartości m dla różnych klas samolotów. Przepisy polskie „Wymagana Wytrzymałość Samolotów“ przew.dują: dla samolotów szkolnych (Sz) m = 5 — 6,5; dla samolotów akrobacyjnych (A) m = 7 — 8,5; dla samolotów pasażerskich (K) m = 3 — 4,2; dla samolotów rekordowych (R) m = 2,5; dla samolotów doświadczalnych (D) m = 2,5; dla samolotów transportowych (Tr) m = 3 — 4,2; dla samolotów turystycznych (Tu) m = 4,5 — 5,5.

Wyrwanie, które podczas normalnej akrobacji wykonywane jest np. przy pętli i przewrocie, nie jest jednak jedynym sposobem przeciążenia konstrukcji. Wielokrotne obciążenie występuje także przy innych figurach akrobacji. Przy beczce szybkiej otrzymujemy m = 5, przy korkociągu m = 3,5, a przy ciasnej spirali m = 6.

Jednak nie zawsze przeciążenie konstrukcji następuje dzięki woli i przy pełnej świadomości pilota, jak to ma miejsce przy akrobacji. Nie bierzemy nawet pod uwagę „przymusowej akrobacji“, wykonywanej po utracie orientacji w locie bez widoczności. Nie, chodzi tu o podmuchy.



Rys. 4.

W powietrzu, jak wiemy, istnieją prądy pionowe, wykorzystywane tak wspaniale przez szybowników przy lataniu termicznym. One to właśnie — pionowe prądy powietrza — przyczynić się mogą do nieoczekiwanego przeciążenia samolotu. Aby to zrozumieć, spójrzmy na rysunek 4.

Na górnej części rysunku widzimy obraz przepływu wokół płata w powietrzu spokojnym. Kierunek prędkości strug tworzy z cięciwą profilu kąt natarcia α. Na profilu występuje siła Pz. Obraz się zmieni, gdy płat znajdzie się w powietrzu burzliwym z pionowymi podmuchami. Sytuację tę przedstawia dolna część rysunku. Strugi na profil wchodzą już nie pod kątem α lecz α_1, większym od α, gdyż prędkość ich będzie sumą prędkości poziomej v i pionowej w. Nastąpi to samo co przy wyrwaniu. Prędkość lotu pozostanie bez zmiany (a nawet wzrośnie), kąt natarcia (a tym samym i współczynnik siły nośnej Cz) powiększy się, zwiększy się i siła nośna — wystąpi przeciążenie (cdn.)

O NOWYM REGULAMINIE XV OGÓLNOKRAJOWYCH

Opracowanie regulaminu zawodów małego lotnictwa — to sprawa niełatwa.

Do roku 1949 wzorowaliśmy się na starych regulaminach, uwzględniając jedynie nowe przepisy FAI.

Opracowując regulamin XV Ogólnokrajowych Liga Lotnicza wprowadziła wiele rzeczy nowych, opierając się na doświadczeniu własnym i wzorując się na istniejących regulaminach małego lotnictwa ZSRR.

Zmiany w regulaminie są odzwierciedleniem zmian jakie zachodzą w organizacji małego lotnictwa w Polsce. Zmiany te można scharakteryzować bardzo krótko: Zrywamy ze złymi tradycjami, wzorujemy się na tradycjach dobrych. Uczymy się na osiągnięciach modelarzy ZSRR. Unowocześniamy pracę w oparciu o nowe wymagania małego lotnictwa!

x

Od dawna „kością niezgody" był termin zawodów ogólnokrajowych. Niestety, jeszcze w roku ubiegłym brak było odwagi na zadecydowanie innego, wygodniejszego terminu. Obecnie po gruntownym przemyśleniu zagadnienia ustalono termin na miesiąc wrzesień — po wakacjach. Wybór wydaje się najszczęśliwszy, bo zwiększa możliwości modelarzy-uczniów, którzy przy końcu roku szkolnego zaniedbywaliby naukę „na korzyść" modelarstwa, albo też nie mogli należycie przygotować się do zawodów. Okres wakacji natomiast może być z powodzeniem wykorzystany na staranne wykończenie i oblatanie, a nawet przeróbkę modeli zbudowanych na wiosnę czy podczas zimy i sprawdzonych na zawodach okręgowych.

Poważną rolę również odgrywa pogoda, której kaprysy wczesno-letnie dobrze znamy. Początek jesieni natomiast charakteryzuje się stałą pogodą z korzystnymi warunkami do odbycia zawodów i uzyskania lepszych osiągów modeli.

W roku bieżącym obrano za miejsce zawodów Wrocław, w dalszym ciągu realizując zamierzenia propagandowe Ligi Lotniczej. Fakt corocznej zmiany miejsca zawodów ulegnie jednak wkrótce zmianie. Po znalezieniu odpowiedniego terenu „lotniska modelarskiego" zawody ogólnopolskie będą się odbywały stale w obranym miejscu, podobnie jak czynią to modelarze ZSRR (Silikatnaja).

Przejdźmy jednak do organizacji XV zawodów. Duży nacisk położono na dokumentację modeli. Karta zgłoszenia jest w roku bieżącym bardziej szczegółowa. Zawiera m. in. nową rubrykę stwierdzającą, że model został oblatany. Jakże często zawodnik przyjeżdżał na zawody z niewyregulowanym modelem. Stwierdzenie na piśmie uprzednich wyników modelu (np. na zawodach eliminacyjnych) pozwoli od razu na ocenę modelu i zakwalifikowanie go do startu. Pierwsza o wielkiej wadze inowacja. Również Rysunki startujących modeli z dokładną charakterystyką pozostawia trwały ślad poczynań konstruktorskich.

Zerwano z dotychczasowym podziałem: juniorzy, amatorzy i instruktorzy, wprowadzając nowy podział; na juniorów do lat 16, amatorów do lat 21 i wyczynowców. Ten podział będzie o tyle korzystny, że wreszcie instruktorzy nastawią się na wyczyny, startując w grupie III łącznie ze wszystkimi wyczynowcami, a nie tworząc zamkniętej grupy, w której zazwyczaj było z góry wiadomo, który instruktor otrzyma pierwsze miejsce.

Podwyższając poziom zawodów wprowadzono dla juniorów nową kategorię: oprócz szybowców i gumówek szkolnych — szybowce kadłubowe (tzw. przejściowe). Zwiększy to w znacznym stopniu możliwości juniorów.



Kategoria H modeli specjalnych będzie wysoko punktowana. Do kategorii tej należą również modele redukcyjno-latające.
Foto: WAF

Uwzględniając słabe zainteresowanie wodnopłatami wprowadzono osobną kategorię dla modeli gumówek i silnikowych — hydro.

Modele na uwięzi, dla których urządzano dotychczas osobne zawody, włączono do ogólnokrajowych, tworząc jedną kategorię H modeli specjalnych, gdzie w jednej z podkategorii znajdują się również modele sterowane radiem, śmigłowce, skrzydłowce i modele redukcyjno-latające.

Modeli bezogonowców nie zaliczono do kategorii specjalnych. Bezogonowce mogą startować w każdej kategorii (jako dowolna konstrukcja) zyskując jednak o 30% więcej osiągniętego czasu. Przy tego rodzaju założeniu powodowano się faktem, że modele bezogowców zbyt słabo są reprezentowane na zawodach. 30% dodatek niewątpliwie zachęci wielu konstruktorów do zainteresowania się bezogonowcami.

W celu usprawnienia przebiegu zawodów ograniczono czas startu we wszystkich kategoriach do 5 minut od chwili wywołania zawodnika, oraz dwie minuty dla modeli silnikowych (kat. F). To znaczy; zawodnik „silnikowy" musi w przeciągu dwóch minut zapuścić silnik i wystartować model. Dwuminutowy termin startu wymagany jest zresztą przez ostatni regulamin FAI. z 1949 roku.

Punktując wyczyny, przyznano największą ilość punktów kat. H (specjalnej), gdzie ekipa może uzyskać od 0 do 2 000 punktów. Widać w tym zachętę do konstruowania modeli specjalnych, gdyż jak dotychczas niewiele poświęcano uwagi modelom np. sterowanym radiem, śmigłowcom, czy odrzutowcom, a przecież najwyższy czas, aby wyjść z „bambusowo-gumówkowych pieluszek".

x

W zeszłym roku zawodnicy mogli startować we wszystkich kategoriach z jednym modelem. Ten stan rzeczy powodował, że tylko niewielka ilość modelarzy wytrzymywała takie przeciążenie. Trudno jest jednocześnie obsługiwać model silnikowy, szybowiec i specjalny w czasie trwania zawodów, gdzie nieraz tempo startów jest duże.

Wprowadzenie trzeciej kategorii do grupy juniorów wcale nie oznacza, że junior musi mieć trzy modele. Juniorowi wolno startować tylko z dwoma modelami w wybranych przez siebie kategoriach. Tym samym nasi najmłodsi zawodnicy będą mogli już na początku swojej praktyki w małym lotnictwie, wybrać tę kategorię, która im najlepiej odpowiada. Szybowce przejściowe — kadłubowe włączono również w tym celu, aby stworzyć dla juniorów możliwości startu z trudniejszymi modelami, naturalnie, gdy na to pozwala zaawansowanie.

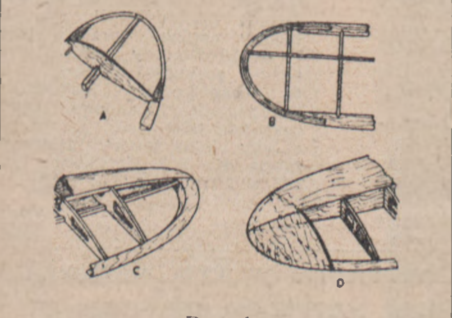
Rewelacją dla wielu jest natomiast nowy punkt regulaminu, który zezwala na

dokończenie na str. 139



11. KONSTRUKCJA SKRZYDEŁ

Łuki skrzydeł można projektować w zależności od obrysu do wykonania z różnych materiałów z zastosowaniem różnych kombinacji. Najprostszym będzie łuk wykonany z bambusu (rys. 1 A), lub lamelowany tj. szklony na szablonie z wygiętych kilku cienkich listewek (B). Przy skrzydłach z kesonem i krawędzią sklejkową opisaną powyżej, łuk przybierze formę pokazaną na rysunku (C). Również koniec skrzydła może być wykonany jako jedna całość, jak podano na rysunku (D).



Rys. 1.

Bardzo ważną czynnością przy opracowywaniu skrzydeł dzielonych jest wykonanie odpowiedniego łączenia. Najlepszym sposobem łączenia skrzydeł dzielonych okazał się sposób „szufladkowy", który dostatecznie chroni skrzydła przed uszkodzeniem.

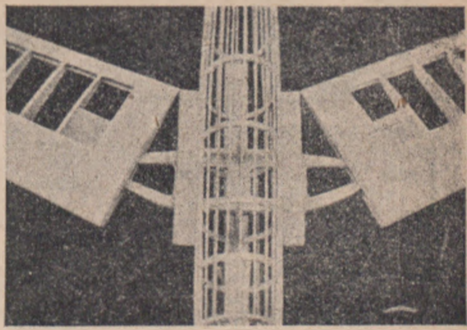
Model podczas twardego lądowania, jak również w czasie napotkania przeszkody na drodze lotu, zostaje silnie zahamowany, a siły przenoszą się na poszczególne części modelu, przede wszystkim na skrzydła. Rezultatem jest prawie zawsze zniszczenia modelu, gdy płat osadzony będzie na stałe w kadłubie.

Celem zmniejszenia siły uderzenia (jak mówi fizyka: masa modelu razy prędkość) stosujemy takie łączenie skrzydeł, aby przy jakimkolwiek silniejszym uderzeniu wyeliminować uszkodzenie.

System „szufladkowy" najlepiej spełnia to zadanie, o ile naturalnie zostanie odpowiednio przemyślany kształt języków (łączników).

Jeżeli na przykład model uderza kadłubem o ziemię szybkość własna modelu zostaje zahamowana. Końce skrzydeł jednak posłuszne prawu bezwładności poruszają się dalej z szybkością własną w kierunku lotu.

W ten sposób oba skrzydła składają się do przodu, obracając wokół punktu D^v (rysunek) na krawędzi przedniej. W wypadku drugim, jeżeli skrzydła podczas lotu natrafiają na przeszkodę (1 i 2 na rysunku), punkt obrotu przenosi się na krawędź tylną (punkt D^h) i skrzydła składają się do tyłu. Jasnym powinno być teraz zastosowanie podanego języka o takim, a nie innym kształcie. Często spotkane łączniki o kształcie półkola (rysunek) są zupełnie nieprzydatne, gdyż końce skrzydeł nie obracają się przy uderzaniu wokół środka głębokości języka, a właśnie wokół punktów D.

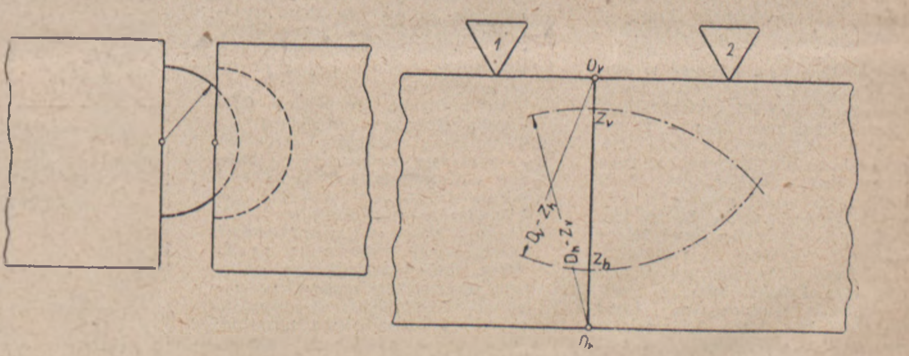


Przy projektowaniu łączenia wyznaczamy najpierw głębokość języka, która zależna jest od grubości i głębokości użytego profilu. Następnie z punktów D^v i D^h zataczamy łuki. Powierzchnia utworzona przez oba łuki będzie poszukiwanym kształtem języka.

Na załączonej fotografii widzimy konstrukcję łączenia zastosowaną na modelu szybowca.

Języki wykonuje się ze sklejki o grubości zależnej od wielkości modelu i łączeń. Minimalna grubość winna wynosić 2 mm, maksymalna 5 mm. Przy użyciu sklejki grubszej niż 2 mm mamy możność ażurować łączniki. „Kieszenie" dla łączników wykonuje się z cienkiej sklejki 1 — 1,5 mm grubości i wmontowywuje do skrzydła lewego i prawego, zwracając uwagę na ciasne zamocowanie łączników w kieszeniach, aby skrzydła nie mogły zmienić swego położenia w czasie lotu.

(c.d.n.)



---

dokończenie ze str. 138

startowanie z dwoma modelami tylko w jednej z normalnych kategorii, plus jeden model na kategorie specjalną.

Co zyskujemy dzięki takiemu porządkowi?

Przede wszystkim zawodnik ma możność wykonania dwóch identycznych modeli, z którymi może startować o wiele pewniej, eliminując uszkodzenie, stracony czas na naprawy i ewentualne zaginięcie modelu w odległym locie. Modele zresztą niekoniecznie muszą być identyczne, ale specjalizacja osiągnięta w ten sposób wpłynie dodatnio na poprawę wyczynów.

Dzięki temu będzie można po zawodach stwierdzić, kto jest mistrzem w danej kategorii, bo narazie istnieją zawodnicy zbyt uniwersalni, a efektem uniwersalności — słabe wyniki naszych ekip startujących np. za granicą.

Należy jeszcze dodać, że tytuł mistrza nie będzie gołosłowny, albowiem najlepszy zawodnik zostanie odznaczony tytułem „Zwycięzca XV Zawodów Ogólnopolskich", a najlepsi zawodnicy z poszczególnych grup otrzymają tytuły mistrzów.

Przyjrzyjmy się jeszcze grupie wyczynowców. Wszystko chłopy wąsate? Nie mylicie się! Tu będą mogli startować również i najlepsi z II grupy (do lat 21), a więc zdobywcy I miejsc w klasyfikacji indywidualnej we wszystkich kategoriach oraz wszyscy pozostali instruktorzy i nie-instruktorzy, którzy wobec „podeszłego" wieku nie kwalifikują się na juniorów i amatorów. Równy start dla wszystkich, a rezultatem wysoki wyczyn!

x

Regulamin XV Zawodów Ogólnokrajowych stworzył nowe możliwości w rozwoju małego lotnictwa. Pierwszy swój egzamin zda on na zawodach eliminacyjnych, których regulamin będzie się na nim opierał. Rezultaty poddamy krytyce po zawodach.

A teraz do dzieła. Staranne przeanalizowanie regulaminu przez każdego zawodnika, rozważenie swoich szans i możliwości, być może zadecyduje o przyszłym zwycięstwie.

Jedno jest pewne. W tym roku zwycięstwo zespołowe osiągnie ekipa, która najlepiej popracuje przed zawodami. Zwycięstwo będzie owocem pracy.

Czyim stanie się udziałem? **P. E.**

POCZTA LOTNICZA

Sprawy szkoleniowe zaczynamy od modelarstwa. Kol. **WŁADYSŁAW GEWERC** z Warszawy pisze: „Mam lat 13, jestem uczniem VI klasy i bardzo chciałbym pracować w modelarni. Co mam czynić, żeby tam się dostać?"

Powinniście Kolego, zapisać się na członka Ligi Lotniczej. Jako członek LL, udajcie się do Okręgu Warszawskiego LL, Warszawa, ul. Marszałkowska 62 i tam poproście o skierowanie do jednej z warszawskich modelarni LL.

Kol. **JERZEMU KAMIEŃSKIEMU z Białegostoku** donosimy, że w roku bieżącym będzie mógł stanąć na komisję, kwalifikującą na latanie szybowcowe w roku przyszłym. Jeśli pomyślnie przebędziecie Kolego, badania lekarskie — to paromiesięczne przekroczenie wieku 18 lat nie powinno Wam stanąć na przeszkodzie w przyjęciu na kursy (teoretyczny, potem praktyczny).

Do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa przyjmowani są kandydaci ze szkół ogólnokształcących i zawodowych. Duża matura nie jest koniecznie potrzebna, jednak pożądane jest, abyście już w OSL uzupełnili swe wykształcenie.

Kol. **STANISŁAWA ŻELAZNEGO z Jaworzna** zawiadamiamy, że w sprawie zakupu poprzednich numerów SiM-u należy zwrócić się do Centralnego Kolportażu „Prasy Wojskowej", Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Nauka w Liceum Mechanicznym Lotniczym trwa trzy lata.

„Czy pochodzenie ze środowiska inteligencji pracującej może być przeszkodą w dostaniu się do OSL?" — pyta kol. **JAN BARBAROWICZ z Wrocławia.** Nie, Kolego, to na pewno nie stanie Wam na przeszkodzie. Równe szanse przy wstępowaniu do szkół lotniczych mają zarówno synowie robotników, chłopów jak i inteligencji pracującej. Miernikiem wartości kandydata jest jego aktywna praca dla Ludowej Polski oraz poziom wyrobienia społecznego. Lotnik polski — to człowiek o wysokim poziomie uświadomienia politycznego, posiadający również odpowiednio duży zasób wiadomości fachowych.

W sprawie szkoły pilotów morskich zwróćcie się do redakcji czasopisma „Młody Żeglarz", — Gdynia, al. Zjednoczenia 3.

Na trzecie pytanie: czy po uzyskaniu II stopnia wyszkolenia szybowcowego można rozpocząć naukę pilotażu silnikowego? — odpowiadamy twierdząco, jednakże przedtem trzeba się wykazać wybitnymi postępami w nauce pilotażu szybowcowego oraz aktywną pracą w Lidze Lotniczej. Dziękujemy za pozdrowienia.

Gradem pytań zasypał nas kol. **JANUSZ ŁOZIŃSKI z Grójca.** Postaramy się na nie odpowiedzieć. A więc: chcąc, jako członek LL, wziąć udział w lotach pasażerskich na samolotach sportowych, należy zgłosić się wraz z kolegami z Koła LL do Okręgu LL (w tym wypadku Okręgu Warszawskiego) i tam przedstawić swą prośbę. W roku bieżącym loty propagandowe dla członków LL będą przeprowadzane na szerszą skalę, ale tylko dla członków aktywnych!

Numer 200 SiM-u będzie podwójny.

„Czy można pisać do SiM-u o życiu lub... drzemce naszego Koła LL? Ależ tak, czekamy na takie listy.

W eliminacjach okręgowych będziecie mogli wziąć udział. Lepiej jednak, jeśli jak najszybciej zapiszecie się do modelarni. O plany modeli kartonowych dowiedzcie się w Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich, Warszawa, ul. Marszałkowska 62.

Na koniec: mając chronicznie słaby stan zdrowia, nie możecie raczej liczyć na przyjęcie do OSL. Dziękujemy za pozdrowienia i życzymy szybkiego powrotu do zdrowia.

Bardzo przepraszamy kol. **ZENONA MAZIARZA z Chorzelowa** za mylne wydrukowanie jego nazwiska w jednym z poprzednich numerów SiM-u. Wyrażamy jednocześnie dlań uznanie za to, że mimo niedopuszczenia go do lotów przez komisję lekarską — nie rezygnuje bynajmniej z pracy w lotnictwie.

W wyborze pomiędzy Oficerską Szkołą Lotnictwa, a Techniczną Szkołą Lotnictwa — powinny zadecydować Wasze uzdolnienia. OSL szkoli personel latający, zaś TSL — inżynierów i techników lotniczych. Musicie zadecydować sami, jaki kierunek nauki Wam odpowiada, biorąc przy tym pod uwagę trudności z dopuszczeniem Was do latania, ze względu na słabe zdrowie.

W sprawie zakupu numerów SiM-u z lat ubiegłych porozumcie się z Centralnym Kolportażem „Prasy Wojskowej", Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

Koleżance **„BOGDZIE" z Gdańska** i kol. **ANDRZEJOWI LUBAŃSKIEMU z Głuchołazów** komunikujemy, że aby zostać pilotem (-tką), nie trzeba koniecznie wstępować do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa. Przeszkolenie w pilotażu możecie odbyć przecież w Lidze Lotniczej. Aby nie zajmować miejsca długim opisem co powinniście uczynić w celu dostania się na szkolenie w Lidze, polecamy Wam przeczytać szersze odpowiedzi na ten temat w poprzednich numerach SiM-u (dział „Poczty Lotniczej"): SiM Nr 7, 8, 9, 10. Pisaliśmy już o tym w „Poczcie" wielokrotnie.

Również kol. **MIECZYSŁAWA ŚWIEŚCIAKA z Wieruszowa**, który pyta o szczegóły przyjęć do OSL — odsyłamy do poprzednich numerów SiM-u z br., w których wciąż powtarzaliśmy informacje odnośnie OSL.

Uwaga, kol. **JANKU NIEWIADOMSKI z Kłodzka (Mechaniczna Szkoła Zawodowa)!** W celu zorientowania się, jak przystąpić do założenia Koła Ligi Lotniczej w Waszej szkole, poproście o instrukcje w najbliższym Oddziale Powiatowym LL. Zarząd Oddziału udzieli Wam na pewno całkowitej pomocy w założeniu Koła.

A teraz dwie krótkie odpowiedzi. Kolegom: **JÓZEFOWI GRZYBOWSKIEMU i KAZIMIERZOWI WITKOWI z Bukowca, pow. Świecie** komunikujemy, że nie potrzebują się martwić swoimi „opóźnionymi latami" (jeden ma 15, drugi 13 lat). Aby dostać się na szkolenie lotnicze w Lidze Lotniczej, kol. Józek musi poczekać jeszcze rok, zaś kol. Kazik — 3 lata. Dolna granica wieku kandydata 16 lat.

O szczegółach odnośnie przyjęć na szkolenie — napiszemy w odpowiednim czasie w SiM-ie.

Koledze **JULIANOWI CIEŚLI z Puław** donosimy, że niestety przekroczył już odpowiedni do szkolenia w LL wiek (16 — 18 lat). Mając lat 19 oraz zdecydowaną wolę służby w lotnictwie, zainteresujcie się Kolego, wojskowymi szkołami lotniczymi — OSL lub TSL. Bliższych informacji o przyjęciach zasięgnijcie w najbliższej Rejonowej Komendzie Uzupełnień (RKU).

Kol. **ARTUROWI MATYJASOWI z Sułkowic, woj. Kraków** komunikujemy, że nie można zacząć uczyć się pilotażu silnikowego w Lidze Lotniczej, nie mając przed tym poza sobą przeszkolenia szybowcowego (przynajmniej I i II st. i modelarskiego). Poszczególne stopnie wyszkolenia lotniczego muszą następować kolejno jeden po drugim. Za słowa uznania dla SiM-u dziękujemy.

Kol. **HENRYK DRÓZD z Kurozwęk** pisze, iż bardzo się martwi tym, że z powodu częściowego braku palca u ręki nie będzie mógł zostać pilotem.

Otóż Kolego, odpowiadając Wam, nie chcemy traktować tego jako zwykłe pocieszenie. Z czego pocieszenia nie mielibyście realnych korzyści, prawda? My chcemy natomiast wskazać Wam drogę, po której idąc nie odbiegniecie od lotnictwa.

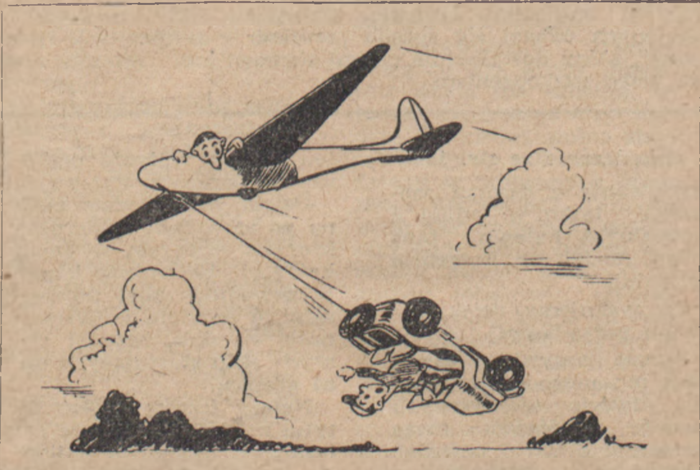
A więc: zapiszcie się do najbliższego Koła Ligi Lotniczej (może w Staszowie, poszukajcie), bierzcie czynny udział w jego pracy, uczcie się pilnie w szkole. Nie wiemy, czy macie zamiłowanie konstruktorskie, ale jeśli tak, to pomyślcie o tym, bo przecież w lotnictwie oprócz pilotów potrzebni są również inżynierowie i technicy. Moglibyście więc w przyszłości wszcząć starania o przyjęcie na Wydział Lotniczy Szkoły Inżynierskiej Wawelberga i Rotwanda w Warszawie. Jako technik, czy inżynier lotniczy macie wielkie pole do popisu — w lotnictwie.

„Co robić, żeby naprawdę zostać lotniczką?" — pyta kol. **DANUTA KOCIOŁKOWSKA z Kielc.**

Pytanie — zasadniczo proste, jednak aby na nie wyczerpująco odpowiedzieć, musielibyśmy zapisać przynajmniej 20 — 30 wierszy „petitem" w naszej szczupłej „Poczcie", a tu... czas kończyć, Koleżanko. Nic jednak straconego, przeczytajcie odpowiedź na interesujący Was temat, zamieszczoną dla kol. Zbigniewa Żaka, w N-rze 7 SiM-u z br.

ZAR.

CZY WSZYSTKIE ARTYKUŁY W TYM NUMERZE UWAŻASZ ZA DOBRE? NAPISZ DO REDAKCJI CO CHCIAŁBYŚ WIDZIEĆ W SWOIM, LOTNICZYM PIŚMIE.



Możesz się odczepić!

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE:

Szybki lot nurkowy, a za chwilę — pętla. Szybowiec IS-5 „Jastrząb" podczas lotów doświadczalnych w Aleksandrowicach:

Foto: WAF

Redaktor Naczelny. ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6
Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu)

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 509 — ZGPW Nr 1. B-101539 Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena 15 zł